

NOTE DÉCRYPTAGE

L'AVIATION DANS LE VISEUR 7 CONTRE-VÉRITÉS PASSÉES EN REVUE

**L'aviation
dans le viseur :**
7 contre-vérités
passées en revue



Plus de passagers, pas plus de vols



1. Le trafic aérien est en forte croissance et ses nuisances augmentent en proportion



Il subsiste une confusion fréquente dans le débat public entre l'augmentation du nombre de passagers transportés et celle du nombre de mouvements d'avions.

Or, ces deux indicateurs traduisent des réalités bien différentes. Une hausse du trafic exprimée en passagers, rendue possible par des avions plus gros et mieux remplis, s'accompagne au contraire d'une amélioration de l'efficacité énergétique de chaque vol, et d'une moindre pression environnementale.

À l'inverse, c'est la croissance des mouvements d'avions qui conditionne l'intensité des nuisances locales.

Cette distinction est essentielle pour appréhender objectivement les enjeux du transport aérien. Or, loin d'augmenter, le nombre de vols reste encore en retrait par rapport à 2019 : -5,4 % en France en 2024, et -8 % à CDG.

Le trafic radial (Paris <> Province) est même revenu à son niveau de 1984, ce qui relativise fortement la perception d'une envolée des activités aériennes.

À long terme, la croissance française des mouvements d'avions devrait rester très modérée : Eurocontrol prévoit une hausse moyenne de seulement 0,94 % par an en France jusqu'en 2050 (hors survols), à l'avant dernière place du classement européen.

Parallèlement, les nuisances sonores diminuent déjà de manière mesurable : on anticipe d'ici 2030 une baisse de 24 % des personnes fortement gênées en journée, et de 30 % des cas de perturbations sévères du sommeil.

Le secteur aérien français
est massivement taxé,
bien au-dessus de la moyenne
européenne, et cela pèse déjà très
lourdement sur les compagnies.



2. La France serait très largement derrière ses voisins européens en matière de fiscalité aéronautique



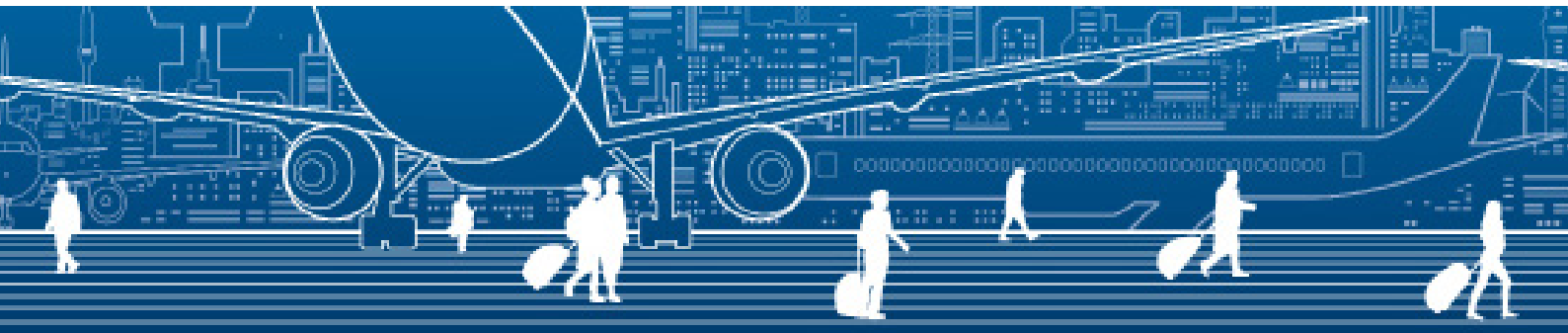
Le transport aérien en France est soumis à un ensemble unique en Europe de sept taxes nationales spécifiques (T2S, TSBA, TAC, TVA sur les vols intérieurs, TIETLD, Taxe Corse, TNSA) qui pèsent pour plus de 3 milliards d'euros en 2025, auxquelles s'ajoutent la compensation obligatoire des émissions de CO₂ des vols métropolitains (article 147 de la Loi Climat et Résilience), les dispositifs européens ETS et le mécanisme CORSIA de l'OACI, ainsi que les obligations croissantes d'incorporation de carburants durables (SAF), le tout pour près de 800 millions d'euros cette année.

Au total, le montant des taxes supportées par le secteur s'élève à environ 4 milliards d'euros, auxquels s'ajoutent 1.2 milliards d'euros de redevances. Pour illustrer le poids de cette fiscalité, rappelons que le chiffre d'affaires global du secteur – compagnies aériennes françaises, en 2023 – est d'environ 18 milliards d'euros (Étude Deloitte, 2025⁽¹⁾).

Contrairement à une idée reçue, la France est donc l'un des pays les plus exigeants fiscalement pour le transport aérien. Par ailleurs, les amendes administratives, comme celles de l'ACNUSA (aujourd'hui plafonnées à 40 000 €), représentent un niveau de sanction qui équivaut à la rentabilité cumulée d'environ quarante vols commerciaux, ce qui illustre leur caractère largement dissuasif dans un secteur à faible marge.

L'aérien contribue donc massivement aux finances et politiques publiques ainsi qu'aux objectifs climatiques tout en prenant en charge le coût de ses infrastructures. Ces sommes ne sont hélas que marginalement réinvesties dans la transition écologique du secteur.

(1) DELOITTE, Étude sur le poids socio-économique du transport aérien en France, réalisée pour la FNAME, l'UAF et Air France-KLM, 2024–2025



**L'avion n'est
pas un luxe**



**Qui prend l'avion aujourd'hui?
Tous.**

3. L'aérien est un privilège réservé aux riches

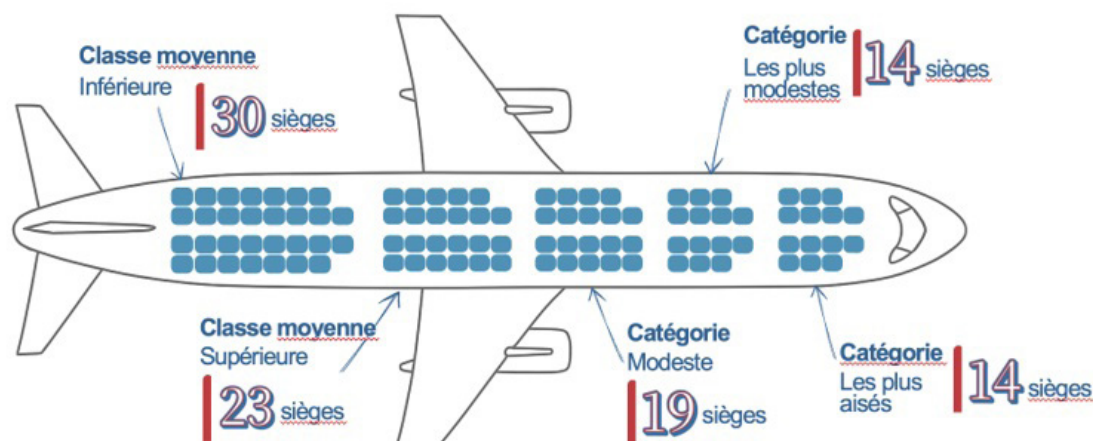


L'idée selon laquelle les foyers modestes subiraient les nuisances causées par les loisirs d'une élite aisée repose sur une vision tronquée des profils des voyageurs et de leurs motifs. L'étude menée en 2025 par SIA Partners (2) pour la FNAM, l'UAF, ADP et Air France-KLM, s'appuyant sur l'enquête ENPA 2023 de la DGAC auprès de

Depuis 2016, la part des CSP+ a reculé de 7 points, tandis que celle des CSP- a progressé de 8 points pour atteindre 32 % des passagers. La part des employés a augmenté de 7 %, les voyages professionnels ont chuté de 15%, et 46 % des passagers ont désormais moins de 35 ans (+ 8 points).

D'après une récente enquête IFOP (3), même parmi les ménages les plus modestes, un Français sur deux prend l'avion. L'infographie ci-dessous transpose ces données dans un avion de 100 places, pour visualiser la répartition des passagers selon leur niveau de vie.

Vol type des usagers Français (par niveau de vie) sur 100 passagers

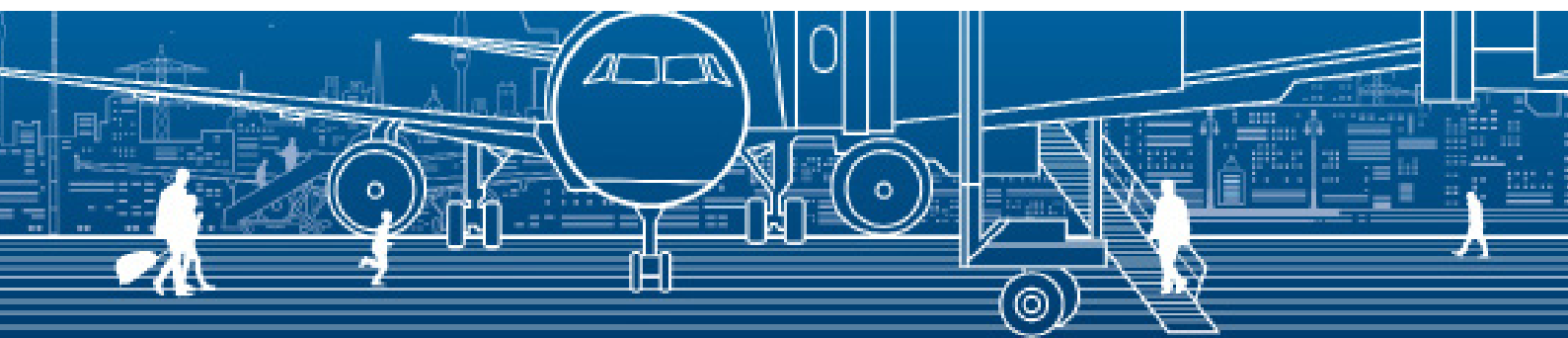


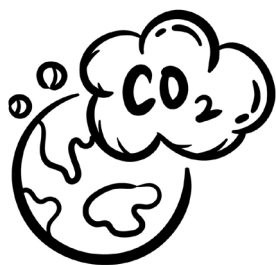
Enfin, les usagers réguliers ne sont pas homogènes socialement : expatriés, familles binationales, étudiants Erasmus, salariés modestes des secteurs liés au tourisme ou à l'aérien composent une part significative des voyageurs fréquents.

Les motifs de déplacement incluent aussi le regroupement familial, les soins, ou les obligations professionnelles. Par ailleurs, l'usage régulier d'un mode de transport ne protège pas de ses externalités : les voyageurs fréquents vivent souvent à proximité des grands aéroports et sont donc particulièrement exposés au bruit, à la congestion

(2) SIA PARTNERS, Étude – Sociologie du passager aérien et usages de l'avion. Synthèse de l'étude réalisée pour la FNAM, l'UAF&FA, Air France-KLM et ADP, juillet 2025

(3) IFOP, Perceptions et pratiques des Français à l'égard de l'avion, enquête réalisée en ligne auprès de 3 995 personnes, mai 2025. Enquête réalisée pour la FNAM, l'UAF&FA, Air France-KLM et ADP





4. L'aérien est le plus gros pollueur de l'air et du climat



Les données montrent une réalité plus nuancée. Les émissions locales d'oxydes d'azote (NOx) ou de dioxyde de soufre (SO₂) liées aux plateformes aéroportuaires n'avoisinent ou ne dépassent les 10 % qu'en Île-de-France (respectivement 11% et 9%), et seulement pour ces deux polluants.

Pour les autres émissions, la contribution du secteur est inférieure à 2 %. En matière climatique, les émissions unitaires de CO₂ par passager ont chuté de 31 % depuis 2000, et les émissions totales restent en 2023 inférieures de 9% à celles de 2019, en raison des gains liés au renouvellement des flottes et à de meilleurs emports.

L'incorporation croissante des carburants d'aviation durable constitue un facteur supplémentaire de décarbonation.

Pour rappel, le secteur s'est engagé dès 2017 dans la neutralité carbone avec des feuilles de route concrètes, un mandat de SAF, et des investissements technologiques croissants.



5. Le bruit des avions entraîne massivement des maladies graves et une perte d'espérance de vie



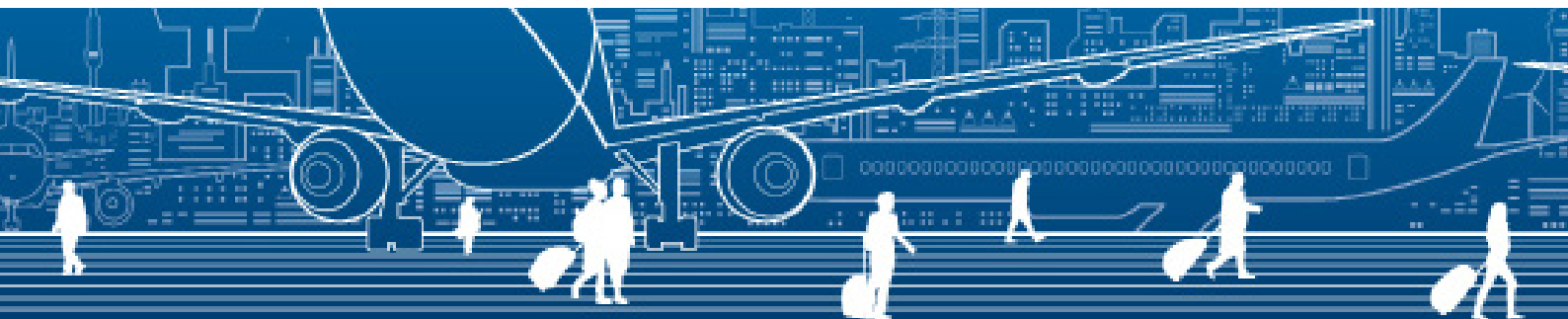
Les estimations alarmistes régulièrement citées s'appuient sur une évaluation de l'OMS datant de 2011. Celle-ci attribuait l'essentiel de la charge de morbidité due au bruit environnemental à la gêne ressentie (38,8 %) et aux troubles du sommeil (53,6 %), bien plus qu'à des pathologies graves comme les maladies cardiovasculaires, les troubles cognitifs ou la perte auditive (7,6 % au total). En mai 2024, l'OMS a profondément révisé ces pondérations : l'impact sanitaire lié à la gêne est désormais réduit de 45 %, celui lié au sommeil est divisé par 7.

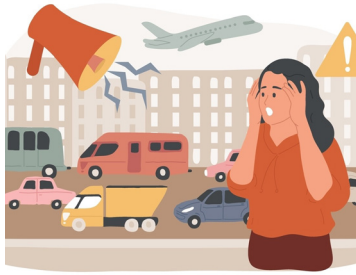
Ces nouvelles données remettent en cause la validité des évaluations encore fondées sur les anciens paramètres, comme celles de l'ADEME ou du CNB.

En complément, plusieurs résultats issus du programme DEBATS, souvent cités dans le débat public, doivent être interprétés avec prudence. Ainsi, le lien avancé entre bruit aérien et infarctus du myocarde repose sur une étude écologique, qui ne permet pas d'extrapolation individuelle fiable, les populations étudiées pouvant présenter des différences significatives de conditions de vie, de santé ou d'exposition à d'autres pollutions.

Pour l'hypertension, une association n'a été constatée que chez les hommes, et aucune chez les femmes. Aucun lien n'a été démontré avec les troubles psychologiques, et l'étude ne met pas en évidence de lien avec la mortalité par AVC. Enfin, selon l'Agence Européenne de l'Environnement et sur la base des données OMS, les externalités négatives du bruit du trafic aérien représentent une part très faible de la charge sanitaire totale liée au bruit des transports – de 4 à 50 fois moins que le routier ou le ferroviaire –, et ce pour tous les indicateurs sanitaires.

Ces nuances appellent à éviter les généralisations hâtives sur l'impact du bruit aérien sur la santé.





6. Le bruit aérien est plus gênant que les autres bruits de transport



L'idée d'une gêne plus forte liée au bruit des avions repose principalement sur la publication des «Environmental Noise Guidelines for the European Region» de l'OMS (2018), fondée sur des études anciennes et des méthodes aujourd'hui remises en cause. L'OMS prévoit d'ailleurs de réviser ses recommandations en 2025 à la lumière des mises à jour de 2024.

Le seuil de 45 dB(A) retenu pour l'aérien correspond au niveau à partir duquel 10 % des personnes se déclarent fortement gênées. Ce seuil résulte d'une moyenne de 12 études, dont la plupart datent du début des années 2000, avec des avions de génération ancienne. Une seule étude, menée à Amsterdam, a fortement influencé cette moyenne en raison d'un échantillon disproportionné. En excluant cette donnée, le seuil monte à 53 dB(A), équivalent au routier et au ferroviaire.

Les données françaises du programme DEBATS confirment ce constat : le seuil de 10 % de forte gêne y est atteint autour de 52 dB(A), en tenant compte des facteurs non acoustiques. Ces éléments convergent pour remettre en question l'idée selon laquelle le bruit aérien serait perçu comme plus gênant que celui des autres modes de transport.

Les riverains ne fuient pas les aéroports à cause du bruit

1. Prix du logement
2. Taille/surface
3. Accès aux transports
4. Sécurité
5. Proximité des écoles
- ...
19. Bruit des avions

Le bruit aérien est très rarement un facteur de déménagement.
Il arrive en 19^e position dans les motifs évoqués, loin derrière les vraies raisons sociales.

7. Les riverains fuient les aéroports à cause du bruit



Une vaste étude menée par Didier Desponds (professeur de géographie urbaine et sociale, auteur de l'ouvrage «Habiter sous le bruit des avions») démontre que le bruit aérien est très loin d'être un facteur déterminant dans les motifs de mécontentement suite à un déménagement : il n'apparaît qu'en dernière position des types de nuisances sonores (après le routier, le bruit de voisinage), et en 19^e position des motifs évoqués à la suite d'un déménagement, bien derrière le coût du logement, la taille, la sécurité ou la qualité des transports.

Les ménages proches des aéroports ne présentent pas de comportements de mobilité différents de ceux situés plus loin. Dans certains cas (comme Toulouse), la proximité de l'aéroport est même perçue comme un atout identitaire et économique local.





Fédération
Nationale de l'Aviation
et de ses Métiers



22, avenue Franklin Delano Roosevelt 75008 Paris
Tél : 01 86 64 12 34 - contact@fnam.fr